

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平4-292239

(43)公開日 平成4年(1992)10月16日

(51)Int.Cl.<sup>5</sup>  
B 60 R 21/16

識別記号 庁内整理番号  
8309-3D

F I

技術表示箇所

審査請求 未請求 請求項の数1(全 5 頁)

(21)出願番号

特願平3-56929

(22)出願日

平成3年(1991)3月20日

(71)出願人 000000033

旭化成工業株式会社

大阪府大阪市北区堂島浜1丁目2番6号

(72)発明者 阿部 辰行

大阪府高槻市八丁畷町11番7号 旭化成工業株式会社内

(72)発明者 米田 圭子

大阪府高槻市八丁畷町11番7号 旭化成工業株式会社内

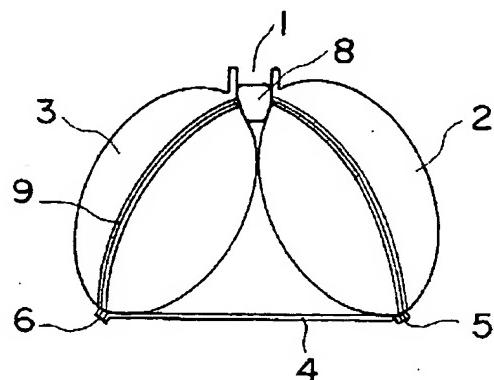
(74)代理人 弁理士 渡辺 一雄

(54)【発明の名称】 車両用エアーバッグ

(57)【要約】 (修正有)

【目的】 助手席、後部座席用として用いられるエアーバッグの低容積化、製袋の簡素化を目的とする。

【構成】 袋体2、3とその両端部が連結された布帛状物4によりループ状を形成しており、上記ループの袋体横断面の周囲に帯状布帛8が巻き付けられており、ガス発生器より袋体内にガスを噴出し、袋体が膨張したとき、上記帯状布帛によって袋体が2つに屈曲し、前記布帛状物が展張され、平面が形成されて、上記平面が乗員を受容する構造の車両用エアーバッグ。



1

## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 袋体の両端部が布帛状物で連結されてループ状に形成されたエアーバッグにおいて、上記、袋体の横断面の周囲は帯状布帛が巻き付けられ、上記帯状布帛によって拘束されており、展張したとき上記袋体が屈曲形状であり、且つ袋体の一部にガス発生器取付け口が設けられていることを特徴とする車輌用エアーバッグ。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【産業上の利用分野】 本発明は、乗物の乗員保護用のエアーバッグに関し、特に大容量の助手席、後部座席用の車輌用エアーバッグに関するものである。

## 【0002】

【從来の技術】 近年、各種交通機関、特に自動車の事故に伴う人身障害防止のための乗員保護用安全装置としてエアーバッグシステムが実用化され、これが自動車等に装備されつつある。上記したエアーバッグシステムは自動車の衝突を検知するセンサ、上記センサからの信号によってエアーバッグを膨張させるインフレータ及び乗員の衝撃エネルギーを吸収するエアーバッグから構成されている。

【0003】 そして、エアーバッグシステムは、当初の運転席から助手席、更には後部座席へと装備する部位が広がりつつあり、このうち、助手席、後部座席用は対象となる乗員が複数である場合が多く、エアーバッグシステムの収納場所までの空間が広いことから、通常、運転席用エアーバッグ容量の2~4倍程度の大きさのものが必要となる。

【0004】 そのため、前記の運転席用に比較して2~4倍程度の大きさのエアーバッグを膨張させるのに使用されるインフレータもガス発生量が多い大型のものを必要として、エアーバッグシステム全体の収納スペースが大きくなるばかりではなく、重量増加に伴い燃費効率が低下するなどの課題があった。更に、運転席用のエアーバッグでは二枚の布帛を同形状に裁断し、縫合あるいは接着によって比較的簡単に製袋化（縫製）されていた。

【0005】 しかし助手席及び後部座席用のエアーバッグでは、空間が大きいため、エアーバッグ展張時のガス発生器取付部分から乗員が衝突する面までの距離（以下奥行きと称する）を運転席用のものよりも長くする必要があり、また、その空間を埋めるための形状を複雑にしている。そのため、前述の運転席用エアーバッグの製袋化方法をそのまま適用することが困難であり、従来、製袋化の段階で立体的な袋体に形成されている。立体的に製袋化するのは、例えば、実開昭52-69743号公報、実開昭48-31726号公報、実開昭49-42636号公報にみられるように、かなりの労力と技術が必要である。また、その他の提案として、実開昭49-84830号公報、実開昭48-110832号公報、特開昭47-30045号公報にみられるように低容量

化と同時に満足できる奥行きをもたせるための技術の開示があるが、かなり複雑な形状となり、製袋化が困難という点で課題を残している。

## 【0006】

【発明が解決しようとする課題】 本発明は、低容量でありながら、助手席、後部座席の空間を充満できる形状を有し、しかも簡単な製袋化方法で製造できるエアーバッグの提供を目的とするものである。

## 【0007】

【課題を解決するための手段】 即ち、本発明のエアーバッグは、袋体の両端部が布帛状物で連結されてループ状に形成されたエアーバッグにおいて、上記、袋体の横断面の周囲は帯状布帛が巻き付けられ、上記帯状布帛によって拘束されており、展張したとき上記袋体が屈曲形状であり、且つ袋体の一部にガス発生器取付け口が設けられていることを特徴とする車輌用エアーバッグである。

【0008】 本発明の車輌用エアーバッグを図面に基づいて説明する。図1は乗員側からみた取付時の展張した状態を示す平面図であり、図2は乗員を受容する面に直角に切断した断面図である。袋体(2、3)は乗員を受容する部分の布帛状物(4)によって袋体の両端部(5、6)が接合されており、ループ状に形成されている。袋体は帯状布帛(8)によって、ガス発生器取付け口(1)のところで袋体を縦に絞られて2分しており、つまり、ガス発生器取付け口を基点にして、袋体の縦方向に帯状布帛を巻き付けた格好になっている。従って、膨張した際、帯状布帛の取付け部分に沿って折れ曲がり、屈曲形状が発生するようになっている。

【0009】 また、図3は乗員側よりみた側面図で前記図1の布帛状物に相当する部分の乗員受容面を表わしている。図4は乗員側からと逆のフロントガラス越しにみた状態を示す斜視図で取付け口を基点に巻きつけた帯状布帛(両端8(a)8(b)で接合されている)の接合、束縛構造を示す。図5は製袋してからループ状とする前の布帛状物が接合していない状態を示す斜視図である。

【0010】 本発明のエアーバッグは袋体の形成と布帛状物による袋体の両端部の連結の様様は次のようにになっている。図5に示すように袋体は巾が同じで長さを異なる長方形の二枚の布帛の一端(5)を揃えて重ね合せ、重ね合わされない長い方の布帛部分(4)を残して、上記の重ね合せた二枚の布帛の周辺部を接合(9)して成形されている。上記重ね合わされない一枚の布帛状物(4)の端部(7)を袋体の他方の端部(6)と接合することによってループ状とされている。

【0011】 更に、上記袋体の中央部は巾細の帯状布帛(8)が巻き付けられて絞られ、狭められている。ループ状とは製袋過程において袋体と一枚の布帛状物とがつながり輪になっているものをいう。体内にガス発生器取付け口1よりガスが導入されると、袋体は両端を連結す

3

る布帛状物及び帯状布帛によって束縛されているので、この束縛部で2分化して折れ曲がり屈曲形状となる。この時、前記の布帛状物は袋体を屈曲させる束縛力により引張られてフラットに拡張し、この拡張した布帛状物が乗員を受容するための好適なクッションとなるものである。

【0012】本発明の車輌用エアーバッグは上述した構成よりなるものであり、自動車等の事故発生時にガス発生器取付け口よりガスを袋体内に導入して上記袋体を展張させ、上記袋体の両端を連結している布帛状物及び帶状布帛の存在により上記の袋体を屈曲させることができる。この屈曲部の発現により袋体の低容量化が可能となり、人体受容面である布帛状物のフラットな面が良好に得られるものである。

【0013】また、袋体の形成と布帛状物による袋体の両端部の連結は一枚の布帛を折り重ね、その折り重ね部分が袋体とされ、それ以外の部分、すなわち折り重ねられない部分が設けられて、その折り重ねられない部分が布帛状物とされたものでもよい。また、同形の二枚の布帛によって袋体形成されており、その両端が布帛状物で接合されたものでもよい。

【0014】更にまた、袋体を特殊な形状とするときも二枚の同一形状のものの周辺部を接合すれば袋体は容易に得られるものであり、従来の実用品では、複雑で手間のかかる立体縫いが余儀なくされているが、本発明の車輪用エアーバッグでは平面縫いが可能であり、製袋化は極めて容易である。さらに、帯状布帛の取り付けは、袋体及びガス発生器取付け口を作成後であれば、袋体の周囲にかけて、ガス発生器取付け口のところで接合されればよく、容易に取り付けられる。好ましくは、もう1ヶ所以上接合点が設けられれば、帯状布帛はさらに固定される。

【0015】また、帯状布帛の長さは、取り付けた袋体の周囲の長さによって、適度に調整することが好ましく、袋体膨脹後の屈曲部の高さ、形状を拘束しガス容量をコントロールしたり、乗員に対して必要以上の飛び出し（いわゆるノックアウト現象）を防止するため、乗員の方向に展開する長さを確実にコントロールすることが好ましい。

【0016】しかし、帯状布帛が極端に短いと、ガス発生器より噴出するガスの導入性が悪くなる。帯状布帛が長いと、ガス導入のスペースが広くなり、そのため、ガス導入性がスムーズになり、屈曲部の破損が少なく屈曲部のふくらみが大きいので、人体衝突時のエネルギーの吸收性が高い、といった効果が発現する。長すぎると袋体の内部容積が大きくなり好ましくない。適度の長さを持たせ調節することが好ましい。帯状布帛の巾は特に制限されない。

【0017】本発明の車両用エアーバッグの袋体及び布帛状物の形状は、四角、三角形等の多角形、円、橢円形

4

等があるが、展張したとき局部的に屈曲することができるループ形状が得られ、人体受容面が形成される形状であれば、特に制限されるものではない。また、本発明における接合の方法は、縫合、接着剤による接着、布帛同士の溶融接着、製織及び製編と同時に袋体の外周部を接合、あるいはこれらの方法を併用することもある。

【0018】本発明の袋体と布帛状物とで構成されたエアーバッグを車両等へ取付ける位置は、ガス発生器取付け口の位置、あるいは袋体、布帛状物の形状を適宜変化

10 させることにより、天井、インストルメントパネル上部、前部、下部、後部座席のいずれにも可能である。本発明の車輌用エアーバッグに用いる袋体部の素材の通気性は、特に限定されない。袋体を不通気性にし、ガスを封入して外部ヘリークさせなくとも人体受容面を形成する布帛状物が適度な緩衝効果を示すものであり、逆に、袋体を通気性としても、袋体自体が緩衝効果をもたらすため、目的に応じて適宜選定すればよい。

【0019】本発明の車輌用エアーバッグに用いる布帛は、袋体部及び布帛状物の作成、バッグの展張性、力学的特性、耐久性及び乗員の衝突・エネルギーの吸収性等を満足するものであればよく、編物、織物、不織布、フィルム等及びこれらの複合体より適宜選定すればよい。また、これらの布帛を構成する糸条物は、溶融紡糸、乾式紡糸、湿式紡糸等から得られた化学繊維、無機繊維等があげられ、これらを単独あるいは組合せて使用してよい。

【0020】本発明の車両用エアーバッグは、袋体の両端部が布帛状物で連結されたループ状物なので、自動車等の事故発生時に袋体に設けられたガス発生器取付け口よりガスが袋体内に噴出して袋体中に充満したとき、膨張した袋体は前記した袋体の両端部か布帛状物によって連結されているので束縛されて屈曲する。また、膨張の際、前記袋体は中央付近のガス発生器取付け口周囲に帯状布帛が巻き付けられているので、膨張が拘束されることになり、この帯状布帛の部分で屈曲させられる。そして、袋体の両端部を連結した布帛状物が乗員を受容するための部分に使用されれば、好適なクッションとなると同時に、フラットな面を形成するので受容面積が拡くとれる。

40 【0021】さらに、袋体の素材が通気性で全面基布排  
氣型のエアーバッグの場合袋体部で乗員を受容しないた  
めに、ガス発生器からの熱ガスが、直接顔面等にかかる  
ことがない。また、本発明のエアーバッグは前記したよ  
うに屈曲することによって、袋体部を低容量化するこ  
ができる。帯状布帛をガス発生器の取付け口に接合させ  
その屈曲形状を形成させることにより、その附近の補強  
効果も発現する。また、帯状布帛の巻き付け位置を変え  
ることにより、全体の外観形状及び人体受容面となる布  
帛状物で作られるフラットな面と乗員との角度を変化さ  
50 せることが可能となる。

## 【0022】

【実施例】以下、実施例により詳細に説明する。なお、エアーバッグの容量の測定は次の方法によって行った。接合部からの漏れが無いようにシールしたエアーバッグを水槽に沈め、ガス発生器取付け口から内部に注水し、水柱500mm時での流入水量(リットル)を求め、エアーバッグの容量とした。

## 【0023】

【実施例1】ナイロン66繊維420d/70fを経糸に用いて、経及び緯密度が各々46本/吋である平織物を作成した。次いでクロロブレンゴムをトルエンに溶解し、上記平織物の片面にコーティングし、固体分塗布量50g/m<sup>2</sup>であるコーティング布を得た。

【0024】得られたコーティング布を巾70cm、長さ350cmの長方形布帛に裁断し、長さ方向に140cmのところで折り曲げて重ね合わせ、重ねた布帛が2重になった140cmの部分の外周を縫合し、袋体部(2、3)とした。次に、2重に重なっていない巾70cm、長さ70cmの残っている部分を布帛状物(4)(乗員受容面)とし、この布帛状物の端(7)の巾方向の線と、袋状部を形成する一辺で、当初二重に折り曲げた部分(6)の線とを接合した。このようにして、コーティング布を袋状部と一枚の布帛から構成されたループ状布帛とした。

【0025】次に、袋体の対角線の交点のループ状の外側部分に片面のみにガス発生器取付け口用の穴(1)を開設し、その穴の中心を通って袋状部(2、3)の巾方向の線に沿って長さ80cm、巾5cmの袋状布帛(8)を巻き付けて、帯状布帛の端(8(a)、8(b))をガス発生器取付け口のところで縫合した。展張の奥行きは63cm、巾が68cm、高さが63cm、容量は130リットルであった。

## 【0026】

【比較例1】現在、実用化されている円筒状を有するエアーバッグ、展張時のサイズは奥行きが63cm、巾が66cm、高さが61cmで、容量は200リットルであった。このように本発明の車輌用エアーバッグは従来のものに比較して容量が少なくとも同一の奥行きが得られる。

## 【0027】

## 【表1】

	実施例1	比較例1
容 量 (L)	130	200
奥行き (cm)	63	63

## 【0028】

【発明の効果】本発明に係るエアーバッグは低容量でありながら充分な奥行きをもたせることができ、助手席、後部座席用として好適である。更に複雑な立体接合がなく、平面接合が可能であるため、製袋化が簡単である。また、ガス発生器を袋体へ取付ける位置を変えることで、乗員の衝突部を適宜選定することができ、装着部においても、インストルメントパネルの上部、前部、下部、後部座席いずれも適応可能である。さらに、乗員を受容する部分が、袋体以外の布帛状部分であり、フラットな面が出るため、受容面積が広いうえ、熱ガスが直接、顔面等にかかるないため、人体へのダメージも少ない。

## 【図面の簡単な説明】

【図1】取付け状態で展張したエアーバッグを真上からみた平面図。

【図2】取付け状態で展張した車輌用エアーバッグを、乗員を受容する面に直角に(ガス発生器取付口で水平に)切断した平面の断面図。

【図3】乗員を受容する側の側面図。

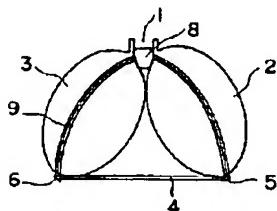
【図4】乗員を受容する側と逆のフロントガラス側からみた斜視図。

【図5】ループ状に結合されたエアーバッグの布帛状物の結合を外した状態を示す斜視図。

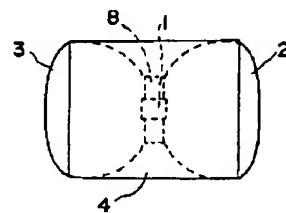
## 【符号の説明】

- 1 : ガス発生器取付け口
- 2、3 : 袋体
- 4 : 布帛状物
- 5、6 : 袋体の両端部
- 7 : 布帛状物の端部
- 8 : 帯状布帛
- 8(a)、8(b) : 帯状布帛接合末端
- 9 : 縫い目

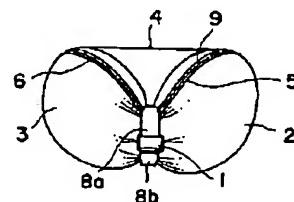
【図1】



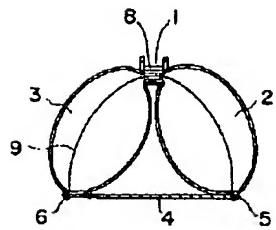
【図3】



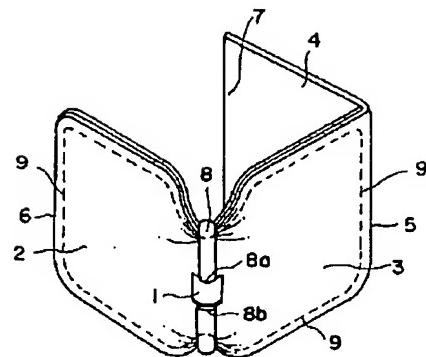
【図4】



【図2】



【図5】



<b>PAT-NO:</b>	JP404292239A
<b>DOCUMENT-IDENTIFIER:</b>	JP 04292239 A
<b>TITLE:</b>	AIR BAG FOR VEHICLE
<b>PUBN-DATE:</b>	October 16, 1992

#### **INVENTOR-INFORMATION:**

<b>NAME</b>	<b>COUNTRY</b>
ABE, TATSUYUKI	
YONEDA, KEIKO	

#### **ASSIGNEE-INFORMATION:**

<b>NAME</b>	<b>COUNTRY</b>
ASAHI CHEM IND CO LTD	N/A

**APPL-NO:** JP03056929

**APPL-DATE:** March 20, 1991

**INT-CL (IPC):** B60R021/16

**US-CL-CURRENT:** 280/743.2

#### **ABSTRACT:**

**PURPOSE:** To reduce the capacity of an air bag available for an assistant driver's seat and rear seats as well as to simplify its manufacture.

**CONSTITUTION:** In this car air bag, a loop form is formed by two bag bodies 2, 3 and a clothlike material 4 whose both ends are connected to each other, while a piece of strip cloth 8 is wound on the circumference of a bag body cross section of the loop, and gas is jetted into the bag body from a gas generator,

and when the bag body is inflated enough, the bag body is bent into two parts by means of the strip cloth, whereby the clothlike material is unfolded wide, and a plane is formed there, thus this plane surface is received by a rider, that is its main structure.

COPYRIGHT: (C)1992,JPO&Japio